

HECM

Ecole Leader

REPUBLIQUE DU BENIN (RB)



MINISTERE D'ETAT CHARGE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR I
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE (MECESRS)

DIRECTION DES EXAMENS ET CONCOURS (DEC)

HAUTE ECOLE DE COMMERCE ET DE MANAGEMENT (HECM)

RAPPORT DE STAGE DE FIN DE FORMATION POUR L'OBTENTION DU
BREVET DE TECHNICIEN SUPERIEUR (BTS)

FILIERE : TRANSPORT ET LOGISTIQUE

THEME

CONTRIBUTION A L'AMELIORATION DE LA MISE EN
APPLICATION EFFICACE DU CODE ISPS AU PORT DE
COTONOU

Réalisé par :

William KPLACACHA

&

Pascaline ODOUBOUROU

Sous la direction de

Maître de Stage

Tuteur Scientifique

Lieutenant Etienne COMBETTO

M. Cyriaque DAVODOUN

Chef Service Formalités Accès au

Professeur de Transport et Logistique

Port de Cotonou

Année Académique : 2013-2014



DEDICACE

Je dédie ce rapport à :

- ☉ Ma famille, en particulier à mon père Fidel KPLACACHA. Trouver en ce travail l'expression de ma reconnaissance par rapport à tous les sacrifices consentis pour ma réussite.

William KPLACACHA

Je dédie ce rapport à :

- ☉ Ma famille, en particulier à mon feu père Ignacio ODOUBOUROU pour son soutien et ses nombreux conseils.

Pascaline ODOUBOUROU



REMERCIEMENTS

Nos remerciements vont à l'endroit de tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à l'élaboration de ce rapport. Nous citons :

- ☉ Nos parents pour leur soutien ;
- ☉ Tout le corps professoral de la Haute Ecole de Commerce et de Management ;
- ☉ M. Cyriaque DAVODOUN, notre tuteur scientifique pour sa disponibilité à conduire ce travail ;
- ☉ Le lieutenant Etienne COMBETTO, notre maître de stage pour ses conseils ;
- ☉ Mr Ambroise ADJAHOUISSO, pour son soutien inconditionnel et sa disponibilité ;
- ☉ Tout le personnel de la Direction des Opérations Maritimes et de la Sécurité pour l'aptitude à partager leurs expériences ;
- ☉ Nos amis étudiants et stagiaires ;
- ☉ Les honorables membres du jury, qui ont accepté de consacrer une partie de leur temps précieux pour apprécier le présent rapport.

William KPLACACHA et Pascaline ODOUBOUROU

LISTE DES SIGLES

BCEOM : Bureau Central d'Etude et des Equipements d'Outre-mer

CCIB: Chambre de Commerce et d'Industrie du Bénin

CNCB : Conseil National des Chargeurs du Bénin

COBENAM : Compagnie Béninoise de Navigation Maritime

COMAN SA : Cotonou Manutention SA

DCM : Direction Commerciale et du Marketing

DFC : Direction Financière et Comptable

DMM : Direction de la Marine Marchande

DOMS : Direction des Opérations Maritimes et de la Sécurité

DPSO: Deputy Port Security Officer

DRH : Direction des Ressources Humaines

DSIQ : Direction des Systèmes d'Information et de la Qualité

DT: Direction Technique

ISO: International Organisation for Standardization

ISPS: International Ship and Port Security

OCBN: Office du Chemin de fer Bénin-Niger

OMI : Organisation Maritime Internationale

PAC : Port Autonome de Cotonou

PFSO: Port Facility Security Officer

PSO: Port Security Officer

SAPN : Service Accueil et Pilotage des Navires

SFA : Service Formalité d'Accès

SMF : Service Matériel Flottant

SMTC : Société de Manutention du Terminal à Conteneurs

SOBEMAP : Société Béninoise des Manutentions Portuaires

SOGREAH : Société Grenobloise des Etudes et d'Aménagement Hydraulique

SOLAS: Safety Of Life At Sea Convention

SPSSIC : Service Police, Sécurité, Sureté, Incendie et Calamité

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
CHAPITRE I : PRESENTATION DU CADRE DE STAGE	3
Section 1 : Généralités sur le Port Autonome de Cotonou	4
Section 2 : Structure Organisationnelle et Environnement Fonctionnel du Port Autonome de Cotonou	9
CHAPITRE II : DEROULEMENT DU STAGE ET CONTRIBUTIONS ANTERIEURES	17
Section 1 : Déroulement du stage et taches exécutées	18
Section 2 : Clarification conceptuelle et contributions antérieures	23
CHAPITRE III : MISE EN APPLICATION DU CODE ISPS, AVANTAGES, DIFFICULTES RENCONTREES ET SUGGESTIONS	28
Section 1 : Mise en application du code ISPS, avantages et difficultés rencontrées	29
Section 2 : Suggestions et conditions de mise en œuvre	34
CONCLUSION	36
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	37
TABLE DES MATIERES	38

INTRODUCTION

Le processus de la mondialisation s'observe à travers l'unification des espaces commerciaux, économiques et financiers facilitant le renforcement des intégrations et l'interdépendance des nations. Les transports interviennent donc comme un vecteur d'échanges tant au plan national qu'international, favorisant ainsi la réalisation de ce processus. A cet effet, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) déclare : « environ 80% des échanges internationaux se font par la voie maritime ».

De ce fait, le transport maritime et les infrastructures portuaires revêtent une importance capitale dans le développement des Etats. Ainsi de nombreux points notamment leur performance, leur sûreté et leur sécurité font l'objet de grandes préoccupations dans plusieurs pays. En effet, suite à l'attentat du 11 Septembre 2001 aux Etats-Unis, l'Organisation Maritime Internationale s'est engagée à renforcer la sécurité et la sûreté des installations portuaires dans le monde.

D'après la revue officielle du Port Autonome de Cotonou (PAC) édition 2013, le port de Cotonou assure à 70% les échanges avec le reste du monde. Il contribue à la croissance économique nationale en assurant la fonction de distribution et de stockage commercial, la collecte d'une grande partie des recettes douanières, résorbant ainsi le chômage.

Conscient de la pression concurrentielle sous régionale et désireux de s'adapter aux nouvelles exigences de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), le Port Autonome de Cotonou prit plusieurs décisions dont la mise en application du code ISPS. L'objectif principal de ce code est d'assurer la sécurité, la sûreté des navires et des infrastructures portuaires pour permettre au port de Cotonou de garantir un niveau élevé d'efficacité en matière de prestations portuaires dans la satisfaction des exigences des usagers.

Au cours de notre stage pratique au port de Cotonou, il nous a été loisible de constater les efforts fournis par les autorités portuaires dans la mise en application du code ISPS. Cependant, un certain nombre de problèmes se pose et constitue une entrave à la mise en application efficace de ce code au port de Cotonou. C'est dans cet ordre d'idées que s'inscrit le présent rapport de stage dont le thème est libellé comme suit:

« Contribution à l'amélioration de la mise en application efficace du code ISPS au Port de Cotonou ».

Ainsi, la présentation de notre étude s'articule autour de trois chapitres. Le premier est relatif à la présentation du cadre de stage. Il est ensuite abordé dans le deuxième chapitre le déroulement du stage et les contributions antérieures. Enfin, il est question dans le dernier chapitre de l'état des lieux, des avantages, des difficultés rencontrées et des suggestions relatifs à l'importance de la mise en application effective du code ISPS au port de Cotonou.

CHAPITRE I :
PRESENTATION DU CADRE DE STAGE

Ce chapitre est subdivisé en deux sections dont la première présente les généralités sur le Port Autonome de Cotonou puis la seconde sa structure organisationnelle et son environnement fonctionnel.

SECTION 1 : GENERALITES SUR LE PORT AUTONOME DE COTONOU

PARAGRAPHE 1 : HISTORIQUE, MISSIONS ET STATUT JURIDIQUE

A- HISTORIQUE ET MISSIONS

1- Historique

Le Port Autonome de Cotonou (PAC) situé par 6°11'22'' Nord et 2°26'30'' est implanté sur une côte basse sablonneuse, en bordure sud de la ville de Cotonou, capitale économique de la République du Bénin. Avant son installation et jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle, les échanges commerciaux se faisaient en deux points du littoral : Grand-Popo et Ouidah.

En ces points, l'embarquement, le débarquement des marchandises et des passagers s'effectuaient par transbordement sur les pirogues qui assuraient la liaison entre les navires mouillant en rade et le rivage. Mais suite aux avaries et aux nombreuses pertes en vies humaines, le Wharf fut construit en 1891 permettant ainsi le déroulement des opérations maritimes.

C'était une passerelle métallique avancée dans la mer jusqu'au-delà de la zone perturbée par la marée, qui offrait la sécurité et la rapidité pour le transbordement. Avec une longueur de 400 mètres au début, cet ouvrage a subi des améliorations en 1910, puis en 1926, 1928, 1950 et a permis d'assurer un trafic en progression. En dix (10) ans, un dédoublement du trafic s'est fait observer d'où l'idée de la modernisation du Wharf.

La construction de la première partie du port a fait l'objet de nombreuses études réalisées par le Bureau Central d'Etude et des Equipements d'Outre-mer (BCEOM), la Société Grenobloise des Etudes et d'Aménagement Hydraulique (SOGREAH) et de diverses missions de 1952 à 1959. L'examen approfondi des différentes solutions (port à accumulation de sable, port à transit artificiel de sable, et port-îlot) a abouti au choix du port à accumulation de sable, en eau profonde de Cotonou. Il offre aux navires un plan d'eau abritée pouvant permettre d'effectuer des opérations commerciales et de ravitaillement dans de bonnes conditions. Cette disposition contribue à l'efficacité du port et à la rapidité des escales des navires. Le port de Cotonou est le premier port de transit du Niger, le port de relais et de transbordement le plus proche en direction Nigéria.

2- Missions

Le PAC est l'organisme public chargé de la gestion et de l'exploitation du port de Cotonou. A cet effet, il a pour mission principale de faire du port de Cotonou un espace sûr, attractif, compétitif, proche de ses clients et de ses partenaires en vue de contribuer à l'accroissement des richesses nationales. Pour cela, il faudra :

- mettre en confiance tous les clients, opérateurs économiques et partenaires du port, en engageant le PAC dans la démarche de la qualité qui conduira à la certification aux normes ISO ;
- mettre le port de Cotonou aux normes du code ISPS ;
- améliorer les conditions d'accueil et de traitement des navires et des marchandises ;
- mettre le port de Cotonou aux normes environnementales nationales et internationales ;
- accroître la contribution du port à la production de la richesse nationale ;

- améliorer le marketing et l'image de marque du port de Cotonou au niveau régional et international ;
- accroître les recettes du PAC ;
- gérer le patrimoine du PAC conformément à la réglementation en vigueur.

B- STATUT JURIDIQUE

Le PAC est créé par la loi N°64-39 du 31 Décembre 1968. Cette loi a été modifiée par l'ordonnance 76-65 du 11/10/1976 et réactualisé par le décret N°84-250 du 22/06/1984. Il a connu un rapide essor et après la réactualisation de cette loi, il est désormais régi par le décret N°89-306 du 28 Juillet 1979.

Le PAC, société d'Etat à caractères commercial et industriel dotée de la personnalité morale et d'une autonomie financière est placé sous la tutelle du Ministère Délégué auprès du Président de la République Chargé de l'Economie Maritime, des Transports Maritimes et des Infrastructures Portuaires. Il est chargé d'assurer l'entretien et l'exploitation du port, de gérer l'espace portuaire, d'exécuter les travaux d'amélioration et d'extension nécessaire pour les besoins du trafic.

PARAGRAPHE 2 : ACTIVITES ET INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

A- ACTIVITES DU PAC

De nombreux services sont rendus par le PAC. Au nombre de ceux-ci, nous pouvons citer entre autres :

- le pilotage consistant à l'assistance donnée par la capitainerie ou par un personnel désigné par l'administration pour la conduite du navire à l'entrée comme à la sortie du port ;
- le remorquage qui permet aux navires de traverser en toute sécurité le bassin portuaire vers les postes à quai ;

- l'utilisation des installations portuaires pour le passage des marchandises ;
- l'amarrage consistant à fixer les navires aux bollards grâce à de grosses cordes appelées amarres ;
- le désamarrage consistant au détachement des amarres ;
- la fourniture d'eau aux navires, etc.

B- INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

La zone portuaire représente aujourd'hui une superficie d'environ 400.000 m². Les plans d'eau du port de Cotonou entièrement gagnés sur mer sont abrités par deux digues, le Sud de la darse et les quais principaux ont augmenté très peu. D'une superficie actuelle d'environ 60 ha, les plans d'eau au port de Cotonou sont dragués à la côte -11m, autorisant les navires de 10m de calaison maximum à accoster sur le nouveau quai du port de Cotonou. Les navires de calaison variant entre 07,00m et 09,00m sont accueillis par les anciens quais, et le plan d'eau du chenal d'accès au port a été dragué en conséquence à la côte de -12,50m. L'ancien bassin constitue la seule zone d'évitage des navires et comporte un cercle d'évitage dont le diamètre est de 520m.

Le port de Cotonou est constitué des ouvrages d'accostage suivants :

❖ Quai commercial Nord :

Il dispose de huit (8) postes à quai situés au Nord du bassin et répartis comme suit :

- six (06) postes conventionnels de 155 à 180m chacun ;
- un (01) poste conteneur de 220m ;
- un (01) poste RO-RO.

❖ Quai commercial Sud :

- poste pétrolier de 250m (ORYX) ;

- deux (02) postes à conteneurs de 550m (BOLLORE).

❖ **Jetée Est (traverse)**

Ouvrage de protection et d'accostage, elle comprend à sa face :

- un (01) poste pétrolier et pondéreux de 200m ;
- un (01) poste de 160m pour le chargement des huiles végétales ;
- un (01) poste de 160m pour les chalutiers en escale et les navires de faible tonnage.

Toutefois, il est important de rappeler que la circonscription portuaire est subdivisée en espaces homogènes appelés Zones, réparties comme suit :

- zone 1 : part du bord à quai jusqu'aux rails bordant les magasins cales côté Sud (quai 1 à quai 4) ;
- zone 2 : se situe entre les rails et la clôture douanière qui délimite l'enceinte du port ;
- zone 3 : est comprise entre la clôture douanière et le boulevard de la Marina ;
- zone 4 : comprend la traverse ;
- zone 5 : comprend l'extension d'ORYX (quai ORYX) ;
- zone d'extension : se trouve après le parc à conteneurs à l'ouest dans l'enceinte du port.

SECTION 2 : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE ET ENVIRONNEMENT FONCTIONNEL DU PAC

PARAGRAPHE 1 : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

A- ORGANES DECISIONNELS

❖ Conseil d'Administration (CA)

Il est l'organe de décisions par excellence et est investi des pouvoirs de décisions et d'orientations les plus étendus. Ces décisions sont relatives à la vie de l'entreprise. Le CA est doté de pouvoirs pour agir en toutes circonstances au nom de la société. Il est composé de sept (7) membres dont trois (3) représentants des pays de l'hinterland. Sa composition est la suivante :

- un représentant du Ministre chargé de l'économie maritime ;
- un représentant du Ministre chargé du plan ;
- un représentant du Ministre chargé des finances ;
- un représentant du personnel du PAC ;
- un représentant du Burkina-Faso ;
- un représentant du Mali ;
- un représentant du Niger.

En outre, les structures suivantes sont représentées à titre d'observateurs :

- deux (2) représentants de la Chambre de Commerce et des Industries du Bénin ;
- un (1) représentant de la Direction de la Marine Marchande ;
- un (1) représentant de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires ;
- un (1) représentant du Conseil National des Chargeurs du Bénin ;
- un (1) représentant de la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime.

❖ Direction Générale (DG)

Elle est chargée de la mise en application et du suivi des décisions prises par le CA. Elle assure la gestion stratégique du port de Cotonou et veille à la bonne marche des directions techniques. Plusieurs services lui sont rattachés. Il s'agit entre autres :

- du Secrétariat particulier ;
- du Service des Relations Publiques ;
- de la Cellule de Passation des Marchés ;
- du Département de l'Audit et du Contrôle de Gestion ;
- du Collège des Chargés de Mission et Conseillers Techniques ;
- de la Cellule de Communication et de Coopération.

B- ORGANES OPERATIONNELS

❖ Direction des Ressources Humaines (DRH)

Elle s'occupe de la gestion du personnel, du recrutement, de la formation, de la rémunération, etc. Elle comprend quatre (4) services à savoir :

- le Secrétariat ;
- le Service Personnel et Solde ;
- le Service Emploi et Formation ;
- le Service Affaires Sociales et Prévoyance.

❖ Direction Financière et Comptable (DFC)

Elle est chargée de l'organisation des fonctions comptable, financière et du contrôle de gestion des ressources. Elle est composée de six (6) services à savoir :

- le Secrétariat ;

- le Service Comptabilité Générale ;
- le Service Comptabilité Analytique ;
- le Service Recouvrement et Trésorerie ;
- le Service Budget ;
- le Service Gestion des Stocks.

❖ **Direction Commerciale et du Marketing (DCM)**

Elle assure pour le PAC une mission d'exploitation commerciale des équipements puis met en œuvre la politique du marketing et de la promotion commerciale du PAC. Elle est composée de cinq (5) services à savoir :

- le Secrétariat ;
- le Service Statistiques, Etudes et Performances ;
- le Service Marketing ;
- le Service Facturation ;
- le Service Contrôle des Opérations Commerciales.

❖ **Direction des Opérations Maritimes et de la Sécurité (DOMS)**

Elle assure la programmation, les mouvements des navires, l'exploitation technique, l'entretien et la maintenance du matériel flottant, la sécurité de la navigation et des installations portuaires, la communication radio et le service d'information nautique. Elle est composée de cinq (5) services à savoir :

- le Secrétariat ;
- le Service Accueil et Pilotage des Navires ;
- le Service Matériel Flottant ;
- le Service Police, Sécurité, Sûreté, Incendie et Calamité ;
- le Service Formalité et Accès.

❖ **Direction Technique (DT)**

Elle assure la maintenance des installations électriques, des ouvrages et réalise les études topographiques, hydrographiques et océaniques. Elle est composée de six (6) services à savoir :

- le Secrétariat ;
- le Service Maintenance des Ouvrages ;
- le Service Matériel ;
- le service des Etudes et Projets.
- le Service des Etudes Topographiques, hydrographiques et Océaniques ;
- le Service Maintenance des Installations Electriques, des phares et des Balises ;

❖ **Direction des Systèmes d'Information et de la Qualité (DSIQ)**

Elle s'occupe de l'organisation, de l'étude, du suivi, de la sécurité du système informatique et de la qualité. Elle est composée de six (6) services à savoir :

- le Secrétariat ;
- le Service des Processus Organisationnels et du Suivi ;
- le Service du Réseau, Système et Sécurité Informatique ;
- le Service Support et Application ;
- le Service des Etudes Informatiques et de l'Intégration ;
- le Service Qualité.

PARAGRAPHE 2 : ENVIRONNEMENT FONCTIONNEL DU PORT DE COTONOU

A- ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE

Le port de Cotonou est un périmètre économique où opère une multitude d'entreprises et de structures publiques ou privées. Il est un créateur d'emplois et le principal pourvoyeur des recettes douanières. Les missions des principaux acteurs de la plate-forme portuaire se présentent comme suit :

❖ L'Autorité Portuaire du Port de Cotonou

Le PAC est une société d'Etat disposant d'un régime d'autonomie et ayant un caractère commercial et industriel, chargée d'une part de la gestion et de l'entretien des installations et des équipements portuaires, puis d'autre part de la réalisation des travaux d'extension et d'amélioration de la productivité desdites installations en vue de faire face à l'évolution technologique. Par ailleurs, le PAC assiste les navires à travers le remorquage, le pilotage et le lamanage. Il est administré par un Conseil d'Administration au sein duquel siègent notamment les représentants des pays enclavés (Niger, Burkina-Faso, Mali).

❖ Les Manutentionnaires

Au port de Cotonou, l'activité de manutention faisait l'objet jusqu'en 1998, d'un monopole d'Etat exercé par la SOBEMAP. Cependant, on note l'arrivée de deux (2) nouveaux opérateurs privés à savoir : CO.MAN SA (Cotonou Manutention SA) filiale du groupe MAERSK SEALAND et S.M.T.C (Société de Manutention du Terminal à Conteneurs) filiale du groupe BOLLORE.

Tous les opérateurs de manutention disposent de leurs propres terminaux, de leurs engins et équipements. Ils assurent en tant qu'acconier le chargement et le déchargement des navires, le reconditionnement, le stockage et le gardiennage

des marchandises. Ce sont d'importantes structures utilisatrices de la main d'œuvres des dockers.

❖ L'Armement National

La COBENAM est l'armement national. Il s'agissait d'une société bi-étatique (Bénin-Algérie) qui exploitait autrefois le navire GANVIE. Aujourd'hui, elle appartient à l'Etat béninois et est beaucoup plus tournée vers les activités de transit et de consignation.

❖ L'OCBN

C'est une société de transport rail-route, chargée de la gestion du réseau d'un chemin de fer long de 450 km reliant Cotonou à Parakou en direction du Niger. Aujourd'hui, elle a pour actionnaire principal le groupe BOLLORE et bénéficie du monopole du transport ferroviaire des marchandises au Bénin.

❖ Le CNCB

Le CNCB a pour mission de promouvoir la chaîne des transports du Bénin et de veiller à la défense des intérêts des chargeurs. Il intervient dans les activités de conseil, d'assistance et de formation des chargeurs en vue de leurs garantir des coûts de transports compétitifs sur l'ensemble de la chaîne.

❖ Les Armements Etrangers

Les principaux armements de ligne régulière qui desservent le port de Cotonou sont : la SDV, MAERSK Line, P&O Nedlloyd, GRIMALDI Line, MSC, DELMAS, etc.

❖ Les Sociétés de Transit

Ce sont des entreprises faisant office de commissionnaires agréés en douane. Elles effectuent pour le compte des chargeurs des formalités administratives et douanières nécessaires à l'enlèvement et à l'embarquement des marchandises. Il

existe même une catégorie de transitaires dits ambulants qui ne sont rien d'autres que des personnes qui concurrencent les transitaires agréés.

❖ Les Consignataires

Ce sont les représentants des armateurs ou tout simplement leurs mandataires. Ils assurent au niveau du port les prestations dont le navire et l'équipage peuvent avoir besoin dans le cadre de leur escale comme par exemple : la prise en charge du fret, la réception et l'accomplissement des formalités administratives et de police concernant le navire, la santé de l'équipage et le ravitaillement.

❖ Les Autres Intervenants Portuaires

Il s'agit des structures chargées de la sécurité des biens et des personnes. Nous pouvons entre autres citer : le commissariat spécial du port, la brigade spécial de la gendarmerie du port, les sociétés privées de gardiennage et de surveillance, l'administration des douanes, les coopératives de relevage qui effectuent de petites manutentions, du service d'hygiène, du contrôle et du conditionnement des produits, des agences de compagnie d'assurance, etc.

B- ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL

❖ **Le port de Lomé (Togo) :** il dispose d'une zone franche sur laquelle les entreprises peuvent s'implanter et bénéficier dans le cadre de leur exploitation de la franchise douanière. La fluidité, la simplicité des formalités, la facilitation dans l'acheminement font que le port de Lomé est apprécié par les utilisateurs maliens.

❖ **Le port d'Abidjan et de San-Pedro (Côte d'Ivoire) :** ils constituent les voies les plus rapides pour l'accès à la mer du Mali (corridor routier en bon état) et du Burkina-Faso (chemin de fer et route bitumée).

- ❖ **Le port de Dakar (Sénégal) :** il est l'un des plus grands ports de la sous-région et bénéficie des investissements étrangers, ce qui lui permet d'être bien équipé en infrastructures de manutention. Il est un port de commerce très dynamique de l'Afrique occidentale, drainant notamment les échanges commerciaux du Mali.
- ❖ **Le port de Lagos (Nigéria) et de Tema (Ghana) :** voisins du port de Cotonou, ils occupent une place importante sur le marché. Ils sont dotés d'infrastructures portuaires modernes, ce qui les rend très compétitifs vis-à-vis des autres ports de la sous-région. Ils offrent une qualité de service supérieur à celle du port de Cotonou, compte tenu de la gamme complète d'outils de manutention de tous les types de cargaisons qu'ils détiennent.

**CHAPITRE II :
DEROULEMENT DU STAGE ET
CONTRIBUTIONS ANTERIEURES**

Ce chapitre est subdivisé en deux sections dont la première présente le déroulement du stage et les tâches effectuées puis la seconde les contributions antérieures.

SECTION 1 : DEROULEMENT DU STAGE ET TÂCHES EXECUTEES

PARAGRAPHE 1 : OBSERVATION DU STAGE

A- ORGANISATION DU STAGE

Au port de Cotonou, notre stage a débuté au Service Formalités Accès (SFA). Par la suite, nous avons été affectés au Service Accueil et Pilotage des Navires (SAPN) où nous avons été confrontés aux réalités du monde professionnel. Le service suivant a été celui des matériels flottant (SMF) qui fournit une assistance aux navires. Enfin, notre stage s'est poursuivi au Service Police, Sécurité, Sureté, Incendie et Calamité (SPSSIC) chargé de la sécurité du port.

B- APPORTS DU STAGE

1- Sur le plan professionnel

Le stage au port de Cotonou a été pour nous une opportunité d'apprentissage professionnel. Au cours de ce stage, nous avons observé le fonctionnement d'un terminal à conteneurs, les opérations de manutentions, le remorquage des navires, l'amarrage et le désamarrage des navires ainsi que les réunions de placement des navires. Nous avons appris que les relations humaines sont au cœur de toute activité et un bon climat social facilite le déroulement des activités portuaires.

L'expérience de travail a amélioré nos connaissances en Transports et Logistique, notre aptitude professionnelle à faire face aux problèmes, notre

aptitude relationnelle vis-à-vis du personnel et notre capacité à surmonter les difficultés du terrain.

2- Sur le plan personnel

Les différentes activités effectuées au cours du stage ont eu un impact très positif sur notre personnalité. C'est un atout pour notre développement personnel en ce sens qu'il nous a permis d'être plus assidus, de faire preuve de courtoisie vis-à-vis des usagers du port, et de nous rendre compte que la formation théorique est toute autre que la formation pratique.

PARAGRAPHE 2 : TACHES EXECUTEES

❖ Service Formalité d'Accès (SFA)

Ce service assure la délivrance des titres permanents ou temporaires tels que : les cartes d'accès, les macarons et le laissez-passer. La présentation de ces titres est indispensable pour l'accès aux différentes zones du port de Cotonou. Ces titres sont délivrés en fonction du temps de séjour des usagers ou des véhicules et tout ceci moyennant un coût. Le SFA se charge également d'élaborer les rapports d'activités périodiques et annuelles de la DOMS.

❖ Service Accueil et Pilotage des Navires (SAPN)

Constitué du Commandant du Port, des pilotes, des officiers du port, des gréeurs, des timoniers et des amarreurs, ce service se charge d'être en relation avec les consignataires et les capitaines des navires qui veulent intégrer les eaux territoriales du Bénin. En effet, ce service est composé de la vigie et de la salle des mouvements.

La vigie ou tour de contrôle est le premier interlocuteur du port avec les navires étrangers. Ils y travaillent des timoniers par vacation de 08 heures de travail. Ils prennent les caractéristiques de tous les navires qui abordent la façade maritime

et s'annoncent sur les canaux 12, 14 ou 16 de leurs VHF. Après enregistrement des informations relatives aux navires, les timoniers de service les transmettent au maître de service en poste à la capitainerie.

Quant à la salle des mouvements, elle est le lieu de rencontre entre consignataires, pilotes et officiers du port pour débattre des questions concernant chaque navire qu'il soit à quai, au mouillage ou en prévision. Le SAPN s'occupe généralement de l'escale des navires et de tous les mouvements du navire dans le bassin.

❖ **Service Matériel Flottant (SMF)**

L'assistance au navire en escale au port de Cotonou est obligatoire aussi bien à l'entrée, qu'à la sortie et pour tous les déplacements des navires de plus de 500 tonneaux de jauge brute dans le bassin, à l'exception des navires de guerres, des bateaux de servitudes, des navires de recherches océanographiques et hydrographiques. Cette assistance est assurée par le SMF. Pour son fonctionnement, il est divisé en deux (2) sections : le pilotage et le remorquage.

Section Remorquage : le remorquage est une opération d'anticipation aux impératifs de sécurité. Les forts courants conjugués aux phénomènes de marée ou parfois les manœuvres de nuit peuvent surprendre les commandants étrangers d'où la nécessité du remorquage. Les opérations de remorquage assurées par le PAC sont effectuées par trois remorqueurs permanents.

Section Pilotage : Avec ses trois (3) pilotines, cette section se charge du déplacement du pilote du port. La pilotine navigue jusqu'à la bouée d'atterrissage où elle va déposer le pilote dans le navire étranger lorsque ce dernier effectue une entrée. Dans le cas d'une sortie, la pilotine va prendre le pilote lorsque celui-ci a réussi à aider le commandant à se mettre sur sa voie de départ.

❖ Service Police, Sécurité, Sureté, Incendie et Calamités (SPSSIC)

Ce service, chargé de la sécurité à l'intérieur du port est divisé en deux sections :

➤ **Section Police Sécurité Sureté :**

- s'assure du stockage réglementaire des matières dangereuses et veille à leur enlèvement à temps ;
- contrôle et gère le trafic des véhicules gros porteurs et régule leur circulation au port ;
- est en relation permanente avec le PFSO pour l'application du code ISPS ;
- assure la sécurité dans les eaux portuaires (en commun accord avec les forces navales) ;
- aide à lutter contre le trafic de drogues et stupéfiants en collaboration avec les services nationaux spécialisés dans ce domaine (police, gendarmerie) ;
- initie les textes et règlements portuaires en cas de besoin ;
- participe au contrôle d'accès au port.

➤ **Section Incendie et Calamité :**

- participe à la lutte anti-pollution ;
- veille à la prévention et à l'extinction de tout incendie ;
- prend des dispositions pour éviter la pollution du bassin et de l'enceinte portuaire ;
- supervise le déploiement des secours en cas d'accident ;

- met en œuvre la politique environnemental du port ;
- porte assistance aux noyés et aux blessés dans l'enceinte portuaire.

Ce service possède en outre les matériels de sécurité suivants :

- trois (3) camions incendie ;
- deux (2) motopompes de 30 m/heure ;
- un (1) VTS-Système Radar très performant mais actuellement en panne.

Il est en outre prévu des gardiennages de sécurité pour les marchandises dangereuses :

- gardiennage simple jusqu'à 5 tonnes ;
- gardiennage double de plus de 5 à 16 tonnes ;
- veille motopompe de plus de 16 à 50 tonnes ;
- vieux remorqueurs à partir de 40 tonnes pour les liquides inflammables et à partir de 50 tonnes pour les autres marchandises dangereuses

SECTION 2 : GENERALITES SUR LE CODE ISPS ET CONTRIBUTIONS ANTERIEURES

PARAGRAPHE 1 : GENERALITES SUR LE CODE ISPS

❖ Historique du Code ISPS

Suite aux attentats du 11 septembre 2001 à New York aux Etats-Unis d'Amérique, qui ont révélé aux yeux du monde la puissance destructive des actes terroristes, de profondes réformes ont été apportées dans l'organisation du transport international afin d'assurer plus efficacement l'acheminement des personnes et des marchandises en toute sûreté. Dans le cadre du transport maritime, il a été adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des gouvernements contractants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de 1974, un nouveau code intitulé ISPS.

L'ISPS, International Ship and Port Security, qui en français signifie Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires est entré en vigueur depuis juillet 2004.

Bien que les menaces répertoriées dans le cadre du transport maritime soient de diverses natures : actes de piraterie (détournement des cargaisons, prises d'otages), actes terroristes (sabotage des installations), trafics illicites (contrebande d'armes ou de stupéfiants), immigration clandestine, catastrophes naturelles (naufrages, voies d'eau et l'échouement) ... le code ISPS ne dispose

que d'un champ d'action réduit et limité exclusivement à la prévention des actes de terrorisme.

Il s'applique aux navires effectuant des voyages commerciaux à l'échelle internationale et aux installations portuaires desservant ces types de navires. En revanche, il ne s'applique pas aux navires de guerre, ou encore aux navires appartenant ou gérés par un gouvernement contractant pour des activités non commerciales.

D'une manière générale, le code ISPS est un outil international de prévention des actes illicites contre les navires commerciaux, les personnes et marchandises transportées et enfin les installations portuaires. Son mode opératoire consiste à détecter, prévenir et dissuader les actes criminels susceptibles de compromettre la sûreté du transport maritime.

Sa grande innovation par rapport aux procédures plus anciennes est qu'il accorde une place plus importante à la prévention plutôt que la répression et avec pour souci premier d'éviter toute perturbation du commerce maritime mondial. Enfin, l'ISPS précise les rôles à jouer par chacun des acteurs à la sécurisation des activités maritimes à savoir les Gouvernements, les installations portuaires et les navires.

❖ Principes du code ISPS

Le code ISPS repose sur le principe de la gestion des risques qui doit prendre en compte deux facteurs fondamentaux : la vulnérabilité de la cible et les conséquences d'une attaque à cet endroit. Son but primordial est donc d'anticiper et d'atténuer au maximum les menaces pesant sur le transport maritime, sachant que le risque zéro est malheureusement utopique. Le point essentiel de ces nouvelles règles n'est que la prévention alors qu'auparavant la lutte contre le terrorisme s'orientait plutôt vers la répression. Ici l'objectif est d'agir en amont afin qu'une interruption sérieuse du commerce mondial due à

des actes de malveillances ne se produise. Le 1^{er} juillet 2004, cette nouvelle réglementation a concerné 60.000 navires et 20.000 installations portuaires dans le monde.

❖ Objectifs du code ISPS

Les objectifs du présent code sont les suivants :

- établir un cadre international faisant appel à la coopération entre les gouvernements contractants, les organismes publics, les administrations locales et les secteurs maritimes et portuaires pour détecter les menaces contre la sûreté et prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté qui menacent les navires et les installations portuaires utilisés dans le commerce international ;
- établir les rôles et responsabilités respectifs des gouvernements contractants, des organismes publics, des administrations locales et des secteurs maritimes et portuaires, aux niveaux national et international, pour garantir la sûreté maritime ;
- garantir le rassemblement et l'échange rapide et efficace de renseignements liés à la sûreté ;
- prévoir une méthode pour procéder aux évaluations de la sûreté en vue de l'établissement de plans et de procédures permettant de réagir aux changements des niveaux de sûreté ;
- donner l'assurance que des mesures de sûreté maritimes adéquates et proportionnées sont mises en place.

❖ Prescriptions du code ISPS

La réalisation de ses objectifs ne pourrait être faite sans l'incorporation de quelques prescriptions dans le code. Au nombre des recommandations, on peut citer :

- réquisitionner les informations afférentes aux menaces contre la sûreté et participer à la diffusion de ses informations ;
- contrôler au maximum le protocole de communication à l'intention des navires et des installations portuaires ;
- réglementer les accès aux navires, aux installations portuaires et à leur zone d'accès restreint ;
- empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord des navires et des installations portuaires ;
- offrir un moyen de donner l'alerte pour réagir face aux menaces contre la sûreté ou à des incidents de sûreté ;
- exiger des plans de sûreté du navire et de l'installation portuaire établis à partir des évaluations de la sûreté ;
- exiger une formation, un entraînement et des exercices pour garantir la familiarisation avec les plans et procédures de sûreté.

PARAGRAPHE 2 : CONTRIBUTIONS ANTERIEURES

❖ Exposé de contributions antérieures N°1

Le port qui est par définition une plate-forme où transitent les biens et services, représente une infrastructure importante dans le transport maritime. Sa performance est plus qu'une nécessité pour la survie d'une nation. A cet effet, le niveau de développement des infrastructures, la sécurité et la sûreté de celles-ci ainsi que la qualité du service fourni représentent un intérêt pour les utilisateurs. Les autorités portuaires en ont pris conscience et des dispositions telles que l'application efficace du code ISPS sont prises pour améliorer son efficacité à

travers le renforcement de sa sûreté et de sa sécurité. Le code ISPS est non seulement la seule manière de mettre en confiance les acteurs portuaires et les usagers du port mais également de protéger les infrastructures portuaires et les navires contre d'éventuels dommages.

❖ Exposé de contributions antérieures N°2

Le contrôle en matière de sécurité est un outil indispensable qui permet aux autorités portuaires de s'assurer de la conformité des exigences et de se protéger contre d'éventuels incidents. En effet, la plate-forme portuaire au sein de laquelle opère une multitude de structures, doit faire l'objet de contrôles minutieux, compte tenu du risque important d'attaques terroristes ainsi que les cas de vols. Ainsi, pour réduire la vulnérabilité à laquelle le port est soumis, l'application du code ISPS s'avère nécessaire pour renforcer la sécurité et la sûreté des installations portuaires afin de rendre le PAC aussi compétitif que les autres ports de la sous-région. Cependant, plusieurs maux dont la lenteur administrative minent l'administration béninoise et constituent un obstacle à l'application du code ISPS. La résolution de ce problème passe par la mise en œuvre d'une démarche de qualité et d'un plan d'action pour améliorer la gestion sécuritaire du port de Cotonou, seul port du Bénin.

Les contributions antérieures ont permis de mieux cerner l'importance du code ISPS au port de Cotonou pour la sécurité et la sûreté des installations portuaires. Il a donc un impact très appréciable sur le port de Cotonou, ce qui justifie le caractère opportun de notre étude.

CHAPITRE III :
MISE EN APPLICATION DU CODE ISPS,
AVANTAGES, DIFFICULTES RENCONTREES ET
SUGGESTIONS

Ce chapitre est subdivisé en deux sections dont la première porte sur La mise en application du code ISPS, les avantages et les difficultés rencontrées puis la seconde, les suggestions et les conditions de mise en œuvre.

SECTION 1 : MISE EN APPLICATION DU CODE ISPS, AVANTAGES ET DIFFICULTEES RENCONTREES

PARAGRAPHE 1 : MISE EN APPLICATION CODE ISPS

Autrefois, le port était un lieu où s'effectuaient les échanges dans des conditions de sécurité hors normes. C'était un marché exposé à l'insécurité, mal organisé et générant peu de ressources à l'Etat. Depuis l'application du code ISPS, il est devenu un espace mieux organisé en termes de sécurité à travers l'installation des portails sécurisés, l'organisation des entrées des camions et l'installation des caméras de surveillance. Les acteurs portuaires qui étaient habitués à un autre mode de fonctionnement ont dû s'adapter à cette nouvelle organisation. L'évaluation des ressources du port, l'élaboration des plans de sûreté et de sécurité, le financement des activités, la mise en œuvre d'infrastructures conformes aux normes du code ISPS et la sensibilisation du public béninois sont autant de difficultés qu'a rencontrées l'Autorité Portuaire dans la mise en application du code ISPS.

Aujourd'hui, l'application du code ISPS est une réalité au port de Cotonou. L'autorité désignée pour son suivi est la Direction de la Marine Marchande

(DMM). L'article 4 du règlement d'exploitation donne plein pouvoir au Commandant du port en ce qui concerne l'application du code ISPS en matière de sécurité et de sûreté. En tant que PSO (Port Security Officer), le commandant du port est chargé de l'organisation de la sécurité au port de Cotonou. Il a un adjoint nommé DPSO (Deputy Port Security Officer). Un officier nommé PFSO (Port Facility Security Officer) et un suppléant sont désignés dans chaque zone portuaire pour assurer la sécurité et sanctionner le non-respect des règles établies. Il est également à mentionner que chaque structure de manutention dispose d'un responsable chargé de l'organisation et du suivi de la mise en œuvre des recommandations du code ISPS.

Le commandant élabore un plan de sûreté en fonction des recommandations du code ISPS et des diverses activités qui sont menées dans les différentes zones du port. Il est assisté par les agents de sécurité, ainsi que les maîtres du port auxquels l'article 5 du règlement d'exploitation donne également des prérogatives en matière de sécurité. Il planifie et organise des exercices de simulation ayant pour but de former des agents portuaires contre d'éventuels dangers.

Mieux, pour renforcer la sécurité dans l'enceinte portuaire, un planning d'audits est élaboré par le commandant du port et les agents de sécurité en prennent connaissance. Après ces différentes activités, des recommandations sont faites pour corriger les dysfonctionnements observés afin d'améliorer le système de sécurité. Des réunions sont organisées de temps à autre avec les acteurs portuaires pour faire un bilan de la sécurité dans le port et corriger les insuffisances relevées par les différents acteurs.

L'application du code ISPS dans le port de Cotonou induit trois niveaux de sûreté qui dépendent de l'importance du risque dans les différentes zones. Ainsi, le niveau 1 de sûreté est appliqué dans une zone lorsque le risque est minime. Le

niveau 2 de sûreté est utilisé dans une zone dès lors qu'un risque est détecté. Le niveau 3 de sûreté est mis en œuvre dans une zone lorsqu'un risque élevé est imminent ou lorsqu'il atteint son point culminant.

Le plan de sûreté du port conformément au code ISPS, concerne essentiellement l'accès à l'installation portuaire, les zones d'accès restreint à l'intérieur du port, la manutention de la cargaison et la livraison des produits à bord.

❖ L'accès à l'installation portuaire

Il est mis au point un dispositif d'identification pour le personnel, les stagiaires, les dockers de la SOBEMAP, etc. Le service chargé de l'accès au port de Cotonou est le Service Formalité Accès. Il assure la délivrance des cartes d'accès, des macarons, et des laissez-passer en fonction du temps de séjour. Un contrôle d'identité est également effectué à l'entrée du port pour les personnes souhaitant accéder aux installations portuaires. Des patrouilles sont aussi organisées par la brigade de la gendarmerie du port afin que ceux qui ont échappé au contrôle à l'entrée du port y soient expulsés.

❖ Les zones d'accès restreint

Les mesures de sûreté au niveau des zones d'accès restreint sont l'installation des barrières permanentes et les panneaux de signalisation autour de ces zones. L'accès y est conditionné par la présentation des laissez-passer et macarons, délivrés par le Service Formalité Accès. A cet effet, les agents de sécurité sont désignés pour effectuer le contrôle de ses instruments d'accès.

❖ La manutention de la cargaison

La manutention désigne l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires. Les mesures de sûreté appliquées sont l'inspection des cargaisons et la vérification de la conformité des marchandises avec celles

de la note de livraison. Elles ont pour but de prévenir les manipulations criminelles et d'empêcher les sorties illégales des marchandises.

❖ La livraison des provisions à bord

Grâce à l'approvisionnement, les navires reçoivent l'ensemble des provisions indispensables à leur séjour. Des dispositions telles que l'inspection des provisions à bord, le contrôle des emballages et l'escorte des véhicules d'approvisionnement par les agents de sécurité du port sont prises pour garantir un niveau satisfaisant de sûreté.

PARAGRAPHE 2 : AVANTAGES ET DIFFICULTES RENCONTREES

A- AVANTAGES LIES A L'APPLICATION DU CODE ISPS

Le port de Cotonou a connu d'énormes progrès suite à l'application des mesures de sûreté dans les différentes zones portuaires. Il faut reconnaître que le code ISPS a donc eu un impact très positif sur son organisation en termes de sécurité. Plusieurs avantages découlent de l'application du code ISPS au port de Cotonou. Nous pouvons entre autres citer :

- l'organisation et le renforcement du système de sécurité et de sûreté ;
- l'amélioration de l'accès à l'installation portuaire ;
- la réduction de l'insécurité dans l'enceinte portuaire ;
- l'augmentation du flux de navires au port de Cotonou ;
- l'accroissement des échanges avec les ports voisins et occidentaux ;
- la croissance des recettes du port ;
- l'amélioration des prestations de service et du rendement ;
- le renforcement de la compétitivité du port dans la sous-région ;
- le sentiment de sécurité que connaissent les usagers au port de Cotonou.

B- DIFFICULTES RECONTREES

Bien que l'organisation du port de Cotonou en termes de sécurité et de sûreté soit renforcée par les différentes mesures évoquées dans le code ISPS, cela ne fait pas forcément du port de Cotonou un espace totalement sûr et sécurisé. Les agents de sûreté, de sécurité ainsi que les maîtres du port rencontrent toujours des difficultés dans l'application du code ISPS. Au nombre de ces difficultés, nous pouvons entre autres citer :

- l'entrée et la sortie illégales de certaines personnes et des biens, dues essentiellement au manque de rigueur lors du contrôle des accès au port de Cotonou ;
- le caractère falsifiable de certains titres d'accès qui crée des manques à gagner pour le port de Cotonou ainsi que pour l'Etat ;
- le manque de panneaux de signalisation autour des zones d'accès restreint le non-respect de certains panneaux de signalisation par les usagers du port ;
- la vétusté de certaines barrières protégeant les installations portuaires et les zones d'accès restreint contre d'éventuelles intrusions ;
- le laxisme relatif à l'inspection des cargaisons et des provisions ;
- l'insuffisance des patrouilles dans l'enceinte portuaire visant à assainir le port de Cotonou des usagers indésirables ;
- la lenteur administrative dans l'exécution des décisions relatives à la sécurité et à la sûreté du port de Cotonou ;
- l'ignorance du code ISPS et de mesures de sûreté par le public béninois en général et par la majorité des usagers du port en particulier.

SECTION 2 : SUGGESTIONS ET CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

PARAGRAPHE 1 : SUGGESTIONS

S'il est vrai qu'au port de Cotonou, il y a un effort en matière d'organisation et de renforcement de la sécurité et de la sûreté, ce stage pratique effectué à la DOMS nous permet de constater qu'il reste beaucoup à faire. Il existe donc des insuffisances à corriger et il est indispensable de faire quelques suggestions, qui loin d'être parfaites sont des propositions qui peuvent contribuer à l'amélioration de la mise en application efficace du code ISPS au port de Cotonou. Ce sont :

- la rigueur dans le contrôle des accès au port de Cotonou à l'entrée comme à la sortie des personnes et des biens ;
- la mise à jour des titres d'accès afin de réduire les intrusions au port de Cotonou ;
- l'installation des panneaux de signalisation et l'application des mesures de sanctions relatives au non-respect de ces panneaux ;
- le contrôle efficace des cargaisons et des provisions à bord des navires conformément aux recommandations du code ISPS ;
- l'augmentation et le renforcement des patrouilles dans l'enceinte portuaire pour réduire les entrées frauduleuses au port de Cotonou ;
- la formation du personnel, son évaluation périodique et celle du plan de sûreté des installations portuaires ;
- la mise à disposition des agents de sécurité des outils et matériels nécessaires à la prévention des incendies ;
- la sensibilisation du public béninois par rapport aux dispositions du code ISPS pour garantir la familiarisation avec les mesures de sûreté.

PARAGRAPHE 2 : CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Une amélioration de la mise en application efficace du code ISPS au port de Cotonou suppose la résolution d'un certain nombre de problèmes par la mise en œuvre de suggestions précédemment évoquées. Cependant, la réalisation des diverses approches de solutions nécessite différentes actions qui permettront d'optimiser l'effet de ces dernières. Pour ce faire, s'agira-t-il entre autres :

- d'une franche volonté du Port Autonome de Cotonou à améliorer la mise en application efficace du code ISPS ;
- du financement des activités de sûreté énumérées dans le code ISPS ;
- du contrôle des activités et de la mise à jour des dispositifs de sécurité ;
- de la sensibilisation des différents acteurs portuaires et usagers.

CONCLUSION

En définitive, toute organisation désireuse d'atteindre ses objectifs a le devoir de planifier un système de sécurité en fonction de son environnement interne et externe. C'est dans cette dynamique que le Port Autonome de Cotonou (PAC), voulant s'adapter aux exigences de l'Organisation Maritime internationale (OMI), a associé à la gestion du port du Cotonou l'application des mesures de sûreté des installations portuaires énoncées dans le code ISPS.

Au cours de notre stage pratique au port de Cotonou, nous avons constaté l'impact très positif qu'a eu la mise en œuvre de ces mesures de sûreté dans l'enceinte portuaire. Ainsi, le port de Cotonou a connu des améliorations considérables en matière de sécurité et de sûreté. Grâce à l'application des recommandations relatives aux mesures de sûreté évoquées dans le code ISPS, il est devenu un espace mieux organisé et donc plus sécurisé. Plusieurs avantages tels que la réduction de l'insécurité, l'augmentation des flux de navires et l'accroissement des recettes en découlent.

Cependant, des difficultés sont rencontrées par les agents dans la mise en application efficace du code ISPS au port de Cotonou. Il s'agit notamment du laxisme dans le contrôle de l'accès au port, la lenteur administrative et l'ignorance des mesures de sûreté du code ISPS par la majorité des usagers du port.

Les points cruciaux de la modernisation d'un port sont forcément l'organisation et le renforcement du système de sécurité et de sûreté, du fait de l'importance qu'ils revêtent pour les acteurs portuaires. Au vu de tous ces constats, nous avons fait des recommandations que nous espérons, seront prises en compte pour l'amélioration de la mise en application efficace du code ISPS au port de Cotonou.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

☉ MEMOIRE

SOSSA P. (2010) : « Importance de la mise en application efficace du code ISPS au Port Autonome de Cotonou » mémoire de licence professionnelle en Transport et Logistique ; Université Africaine de Technologie et de Management GAZA Formation

☉ RAPPORT

DEGUENON J. (2007) : « Mise en application efficace du code ISPS au Port Autonome de Cotonou » rapport de fin de formation du BTS en Transport et Logistique ; UPIB

☉ REVUE

Revue officielle du Port Autonome de Cotonou, édition 2013

☉ MOTEUR DE RECHERCHE

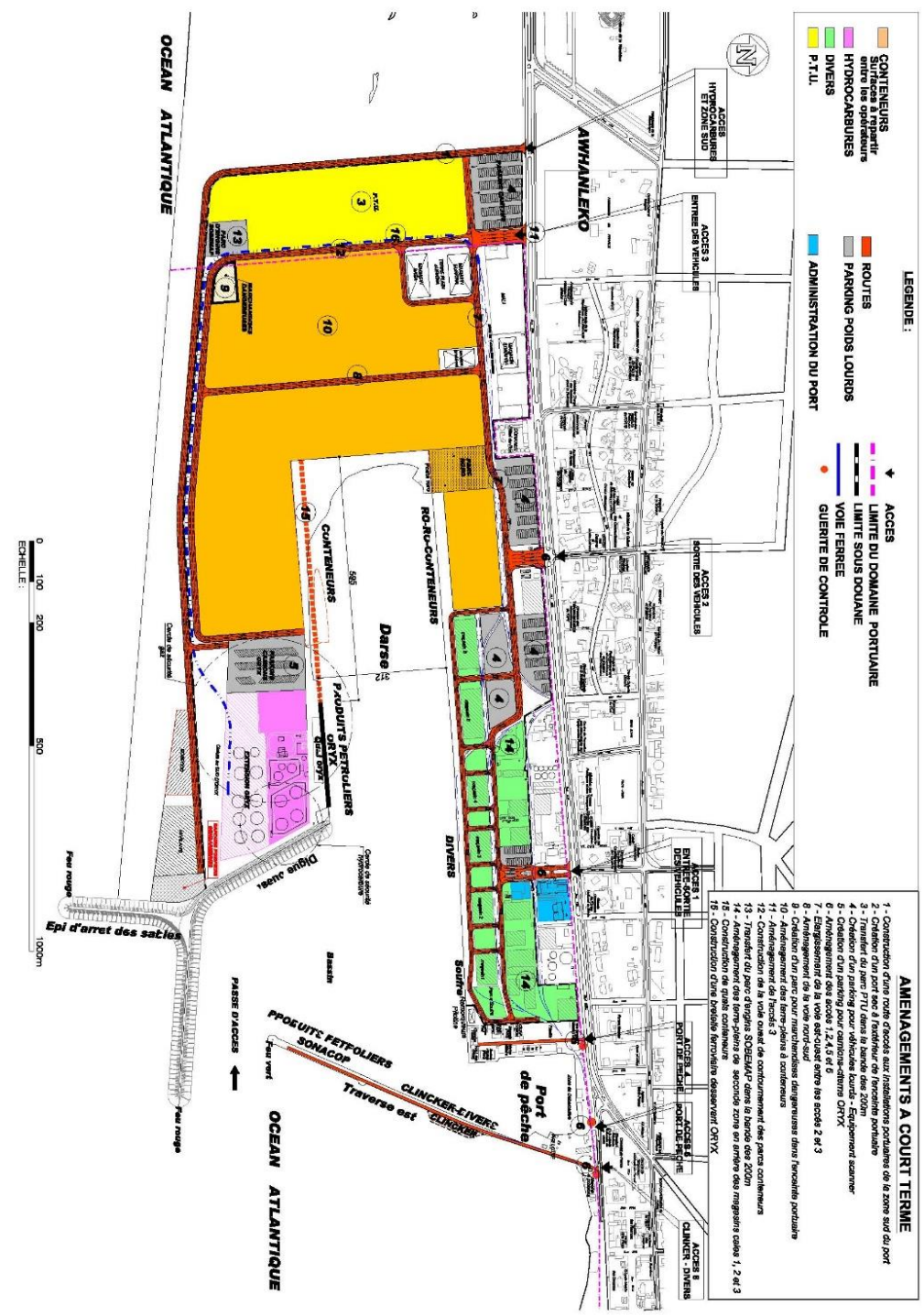
www.google-scholar.com

TABLE DES MATIERES

Dédicace	i
Remerciement	ii
Liste des sigles et acronymes	iii
Sommaire	v
Introduction	1
Chapitre I : Présentation du cadre de stage	3
Section I : Généralités sur le Port Autonome de Cotonou	4
Paragraphe 1 : Historique, Missions et Statut Juridique	4
A- Historique et Mission	4
1- Historique	4
2- Missions	5
B- Statut Juridique	6
Paragraphe 2 : Activités et Infrastructures	6
A- Activités	6
B- Infrastructures	7
Section 2 : Structure Organisationnelle et Environnement Fonctionnelle du Port Autonome de Cotonou	9
Paragraphe 1 : Structure Organisationnelle	9
A- Organe Décisionnel	9
B- Organe Opérationnel	10
Paragraphe 2 : Environnement Fonctionnel	13
A- Environnement économique	13

B- Environnement concurrentiel	15
Chapitre II : Déroulement du stage et contributions antérieures	17
Section I : Déroulement du stage et taches exécutées	18
Paragraphe 1 : Observation du stage	18
A- Organisation du stage	18
B- Apports du stage	18
Paragraphe 2 : Taches exécutées	19
Section II : Généralités sur le code ISPS et contributions antérieures	23
Paragraphe 1 : Généralités sur le code ISPS	23
Paragraphe 2 : Contributions antérieures	26
Chapitre III : Mise en application du code ISPS, avantages, difficultés rencontrées et suggestions	28
Section I : Mise en application du code ISPS, avantages et difficultés rencontrées	29
Paragraphe 1 : Mise en application du code ISPS	29
Paragraphe 2 : Avantages et difficultés rencontrées	32
A- Avantages liés à l'application du code ISPS	32
B- Difficultés rencontrées	32
Section 2 : Suggestions et conditions de mise en œuvre	34
Paragraphe 1 : Suggestions.....	34
Paragraphe 2 : Conditions de mise en œuvre	35

Annexes



- LEGENDE :**
- CONTENEURS
 - HYDROCARBURES
 - DIVERS
 - P.T.U.

- ACCES
- ROUTES
- PARKING POIDS LOURDS
- ADMINISTRATION DU PORT

- ACCES
- LIMITE DU DOMAINE PORTUAIRE
- LIMITE SOUS DOUAINE
- VOIE FERREE
- GUERTE DE CONTROLE

AMENAGEMENTS A COURT TERME

- 1 - Construction d'une voie d'accès aux installations portuaires de la zone sud du port
- 2 - Construction d'un parking pour camions-étrangers
- 3 - Transfert du parc P.T.U. dans le bande des 200m
- 4 - Création d'un parking pour camions-étrangers - Equipement scanner
- 5 - Création d'un parking pour camions-étrangers ORTX
- 6 - Aménagement de la voie d'accès entre les scots 2 et 3
- 7 - Aménagement de la voie d'accès entre les scots 2 et 3
- 8 - Aménagement de la voie nord-sud
- 9 - Création d'un parc pour marchandises dangereuses dans l'enceinte portuaire
- 10 - Aménagement des bords-pavés à conteneurs
- 11 - Construction de la voie d'accès de contournement des parcs conteneurs
- 12 - Construction de la voie d'accès de contournement des parcs conteneurs
- 13 - Transfert du parc dévulsifs SOBEVAP dans le bande des 200m
- 14 - Aménagement des bords-pavés et seconde zone au milieu des magasins calais 1, 2 et 3
- 15 - Construction d'une passerelle d'accès desservant ORTX
- 16 - Construction de quais conteneurs



ECHELLE :